

人吉・球磨地域公共交通網形成計画（案）に対するパブリックコメント結果

1. 実施概要

自治体名	閲覧期間：平成28年	閲覧場所	閲覧方法	有効票	詳細
人吉市	2月15日(月) ～3月11日(金)	市役所, 別館, カルチャーハルス, 各コミセン, JR人吉駅, 産交バス, 人吉医療センター	HP, 閲覧場所にて閲覧可	9	HP参照
錦町		町役場	〃	0	〃
多良木町		町役場, 中央公民館	〃	0	〃
湯前町		町役場, 町保健センター, 中央公民館	〃	0	〃
水上村		村役場	〃	0	〃
相良村		村役場	〃	0	〃
五木村		村役場	〃	0	〃
山江村		村役場	〃	0	〃
球磨村		村役場	〃	0	〃
あさぎり町		2月18日(木)～ 3月14日(月)	町役場	〃	0
合 計				9	

2. パブリックコメント一覧及び回答

市町村：人吉市・観光客 ※回収は人吉市

No.	ご意見	回答
1	2/21(日)人吉マラソンの日だけ15:00台の八代行き列車を運行してください。 (福岡県 男性)	八代を経由する交通手段としては、人吉IC(15:57発)からの高速バス(JR運営のB&S)をご利用いただければ便利かと思われます。乗車時間も短縮されます。(JR普通1:17→B&S40分)ただし、運賃は少し高くなります。(JR普通1,110円→B&S1,390円) 今後は、関係機関と連携し情報の周知について検討してまいります。
2	(人吉市)鹿目町のバスを通らせて欲しい。鹿目の滝は100選に選ばれているのにバスが通らないのはおかしいです。鹿目スクールバスで11人行っているのにバスが通らなくて不便です。バスが60年通っているのに、豆バスでも通って欲しい。 (人吉市 女性)	鹿目線については、平成24年10月から定時・定路線の路線バスから人吉市予約型乗合タクシーに移行しており、地域交通と合わせて小中学生の通学手段も担っております。今後につきましては、鹿目線の利用者数、ニーズ、利用者特性を踏まえ、鹿目地区に合った交通手段を検討していきたいと考えております。具体的には平成28年度に人吉市地域公共交通網形成計画にて検討していきたいと考えております。
3	(人吉市)鹿目町のバスを通らせて欲しい。鹿目の滝は100選に選ばれている。鹿目のバスは60年通っているのに豆バスでもいいから通ってほしいです。鹿目の小学生が11人行っているのにバスが通らなくてとても不便です。 (人吉市 女性)	
4	白紙 (人吉市 女性)	
5	(案)とは関係なく、くま川鉄道に乗車して思ったことを一部申し上げます。九州道と鉄道が交差するところにバス停と駅を併設するなど交通機関全ての利便性をよくすることも大事では。 相良藩願成寺駅のそばにJR駅を併設できないか？くま川鉄道の列車が、JRの貴重な列車をやりすぎしており、乗り換えの機会を失っている(くま川鉄道1002Dと肥薩線1255Dいさぶろう3号)。 くま川鉄道にも高齢者専用の乗り放題型定期があるのか？こうゆうのはやりすぎると下の世代に対して不公平になること、公共交通の収益を低下させる恐れがあるので、より有効な方策を考えるべき。例えば、会費を先払いにして、毎回の支払いを安くする会員制度。それも特定属性(年齢、性別など)に限定しない。 観光で来たので手短にします。(十分に読みきれてなくすいません)鉄道バスを維持するには、富山市の「お団子と串」の政策のように日常生活や「職場」となる会社などの施設を、駅、バス停のまわりに集約する都市政策も必要と思います。また、新規の道路新設は控え、今ある道路の改良(右折による後続車ふさぎの解消など)に道路整備はシフトすべきです。 このほか、九州道と、くま川鉄道が交差するところに、それぞれ、バス停と駅をつくり、公共交通全体の利便性を高める取り組みもあってよいのでは。 公共交通を残して活用するなら、自動車中心の考えから公共交通中心の考え、政策になるような社会にしていける必要あり。 (福岡県 男性)	相良藩願成寺駅のそばにJR駅を併設することについては、建設コスト等費用対効果を踏まえると難しいと思われます。交通結節点としては近接するJR人吉駅がございますので、利用者の特性・ニーズを踏まえダイヤ調整での対応を検討したほうが良いかと思われます。 高齢者専用の乗り放題定期等につきましては、くま川鉄道(株)及び産交バス(株)では実施しておりませんが、路線バスについては、運転免許自主返納者に対して、事故防止等の観点から運賃の半額割引が実施されています。ご意見に対しましては、ご指摘のとおりと存じます。また、形成計画(案)ではサポーター制度等の検討を行い、地域公共交通に関する新たな仕組みづくりを行うこととしております。 都市政策については、人吉市においては都市計画マスタープランにて「コンパクトシティ」の実現が検討されているところです。今後は、市(人吉球磨地域)の中心部と郊外の拠点施設等を結ぶ、「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向けて都市政策と交通施策の連携を図ることとしております。 道路整備については現在は新規の整備は少なく、改良工事が主流となっております。 交通結節点としての新駅の建設については、前述しましたように利用者の特性・ニーズを踏まえ費用対効果により検討すべきと考えております。 自動車中心から公共交通への政策の転換については、ご指摘のとおりと考えます。形成計画(案)ではモビリティマネジメント(*)をはじめとする様々な利用促進策に取り組んでいくことで、住民の方々の意識の醸成等を図り、より公共交通へのシフトを促していきます。 ※モビリティマネジメント 一人ひとりの移動が、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み。

※ご意見は、ほぼ原文のまま掲載しております。

No.	ご意見	回答
6	<p>※くまがわ鉄道とバスの連携について 人吉球磨地域の連携ではなく、他の地域（JRや高速バス）との連携を優先してほしいです。JRの特急がなくなるとい話も聞きました。そうなれば、益々高速バスやB&Sの利用が増えると思うので、人吉ICへのアクセスのしやすさも重視してほしいです。</p> <p>くま川鉄道もバスも本数が少ないため、双方の穴埋めをできるようなダイヤにすると利便性が向上すると思います。</p> <p>※バスについて 高齢者や体の不自由な方が多く利用されています。高齢者の同行者が踏み台を持参されていることもありましたが、ベビーカーもとても一人では乗り降りが難しそうでした。バスを変えることは多額の費用もかかり難いと思うので、踏み台を備え付けるなどできる範囲で利用しやすい環境を工夫して頂きたいと思います。</p> <p>不便でわかりづらいため、人吉球磨を出るまでバスに乗ったことがなかったという友人もいます。わかりやすさの向上ももっと必要だと思いますし、学校の校外学習や部活の遠征でも利用してもらえるように働きかけてはどうでしょうか？</p> <p>くまものICカードも、相互利用ではないため利用価値がほとんどなく、高齢者の方には回数券の方がわかりやすく便利だったと思います。観光客のために、相互利用可能なICでなければ意味がないし、じゅぐりつと号には、両替機もなく、とても不便なので、地元の方にも観光客にも利用しやすい環境の整備が必要だと思います。</p> <p>※くまがわ鉄道について 田園シンフォニーは、地元の間人からすればとてもよいように思われましたが、他県から転勤者の方に「日本には多数田園風景があるので、なぜ人吉球磨地域の田園風景をおしているのかわからない」と言われたことがあります。その辺りの事情を知ることができるようなPRも必要ではないでしょうか？</p> <p>また、車両の入口に観光地の写真がある車両があったのですが、どこかわからないところもありました。名称や簡単な説明、アクセス方法がわかるようにしたらもっと良いと思います。</p> <p>南阿蘇鉄道では、車両に季節や近隣の美術館の展示にちなんだ飾り付けがされていることがありました。飽きさせない工夫やリピーターを増やす工夫も必要だと思います。</p> <p>※その他 ただでさえ利用者が少ない地域です。一度でも大変な思いをしたり、嫌な思いをすると、乗りたくなくなると思います。乗務員の方も大変だとは思いますが、観光客やあまり利用しない方もまた利用したいと思えるような心配りやサービスをお願いしたいと思います。 （多良木町 女性）</p>	<p>※くま川鉄道とバスの連携について JR九州の春のダイヤ改正では、3月26日から熊本～人吉間の「九州横断特急」と「特急くまがわ」、上下10本の運行がなくなります。代わりに快速列車が上下8本が運行され、あわせて「いさぶろう・しんべい」号の上下2本が熊本～人吉間で運行され、快速には特急料金が必要ありませんので、JRの利用促進が図られ、人吉駅の拠点性は、今後も重要なものと考えています。ただし、人吉駅の発着の時刻が変わることにより、くま川鉄道でのダイヤ調整も行われます。また、くま川鉄道とバスの連携については、形成計画（案）においても、路線バス等の再編内容等に人吉ICへの乗り入れを検討することとしており、来年度以降の実施計画で具体的に検討していきたいと考えております。</p> <p>※バスについて 運営主体である産交バス㈱の経営状況を踏まえ、計画的に低床バスへ転換されているところです。ご理解のほどよろしくお願いいたします。</p> <p>また、公共交通のわかりやすさや校外学習につきましては、乗換情報及び簡易的な情報提供システムの導入の検討や学校等を対象とした公共交通に対する意識醸成・利用促進を図る取り組みを検討していくこととしております。</p> <p>くまものICカードについてはご指摘のとおりと考えております。当該カードは、利用に応じてポイントが付与される地域振興も兼ねているものです。本年3月23日からは、全国相互利用ICカード（Suica、SUGOCA等）が片方利用が可能となりましたので、観光客の方が利用されるのは、この全国相互利用ICカードと思われるので、人吉駅と人吉ICを結ぶ「じゅぐりつと号」も対策が必要と考えられます。将来的に検討して行きたいと思っております。</p> <p>※くま川鉄道について 田園シンフォニーについては、本年の「人吉・球磨は、ひなまつり」期間中に、地元の団体の協力のもと、ひな飾りを施した車両を運行したところがございます。今後も、頂いたご意見も参考に住民の皆様、交通事業者、自治体と連携しながらPRと利活用を図っていきたく考えます。</p>

※ご意見は、ほぼ原文のまま掲載しております。

No.	ご意見	回答
7-1	<p>地域で抱える問題について、市町村や各団体が行うこととしてアンケート調査があるが、これは全く何の意味もなさないと思う。なぜなら、アンケートという紙の上では見えない、当事者たち『本当の声』がそこにはないからだ。改善策を考えるのであれば、まず現場を見て、現場の声を聞かなければ、何事も始まらず、より良く正しい方向に向かって対策を練ることもできない。</p> <p>僻地の路線バスや鉄道など公共交通機関の問題は、補助金の増額、路線の再編成、コミュニティバスとの連携、それぞれの交通機関との乗り継ぎを良くする、などという単純なことでは解決できない。利用者の住んでいる場所はもちろん、家族構成、ライフスタイル、利用頻度、利用目的、経済的理由、身体的制限など、ひとりひとりの置かれている環境が複雑に絡み合い、しかも刻々と変わっているからだ。これに、バスなど運営会社や市町村の抱えるさまざまな問題も加わればさらに難解になる。</p> <p>この問題を掲げるのであれば、極端な言い方だが、市町村や運営会社の関係者全員が車生活で過ごしているのであれば、まずは1年でも2年でも公共交通機関だけで生活して、利用者という立場に自ら立つべきだ。そうすることで、上記のことが実感できるはず。そうして初めて解決策への道すじが見えてくるのではないか。</p> <p>利用者たちの本音はアンケートには出てこない。3択や4択の答えを用意されても、100パーセントそれに該当して○印をつける人は少ないのではないか。その答えを選択した理由を説明するたかさんの言葉が、本当は隠れているのだと思う。でもそれを書く人は決して多くはなく、単に書くのが面倒という人もいるだろう。</p> <p>バスを頻繁に利用する私は、車内で色々な声を耳にし、色々な場面を目にする。いつも乗って顔を合わせていることで、乗ってくる方の背景にある生活もなんとなくわかってくる。いつも必ず同じバス停から、同じ時間に乗り降りしているな。。</p> <p>最近あの人乗ってこないな、病気でもしたかな。。</p> <p>足が不自由でいつもドライバーの手助けがいるな。。</p> <p>たかさんの食材を買い込んで、一人暮らしなのかな。。</p> <p>スーツケースを持って周りをキョロキョロ、観光かな。。</p> <p>お盆の時期、帰省かな。。</p> <p>バス停を訪ねている、初めて乗る路線なのかな。。など</p> <p>また、ドライバーと話している会話の中にも、乗客の困っていること、こうしてほしいという要望を聞いて取れることもある。</p> <p>問題について、とかく悪いことばかり取りざたされるが、ドライバーが顔や名前を覚えるくらい利用者との距離が近く、密なコミュニケーションが取れるのは、僻地だからこそではないだろうか。ゆえに、常に利用者と接しているドライバーという現場に立つ方々の声に「ぜひ耳を傾けていただきたい。その中に、利用者の『本当の声』を聞くことできるはずだ。</p>	<p>地域の公共交通を利用していただいております方の長年の経験を踏まえ、ご意見・ご指摘とお見受けいたします。ご指摘については、国の交通政策基本法や関係法制度の主旨を裏付けるようなご意見と存じます。</p> <p>さて、本地域の公共交通が抱える課題に対してましては、ご指摘のようによりきめ細やかな対策や福祉施策との連携などが必要になってくると思われまします。この対策については、広域や自治体単位ではなく、さらに細分化された地域単位(校区や町内、集落や利用者ネットワーク)での取り組みが必要となります。この取り組みに対しては、行政だけの調整ではおのずと限界があり、計画の実効性が担保されない恐れがあります。そこで、その解決策としては、市町村それぞれの地域に適したかたちで、「地域住民」、「交通事業者」、「行政」の3者の役割を明確にし、利用者や利用者以外の方々にも公共交通への理解を深めていただき、さらに利用啓発や意識醸成を図る施策を展開することで、自発的に公共交通利用者になっていただくことが必要であると思われまします。もちろん前提にはご指摘のように自治体職員も調整役として今以上に現場に入る必要がございます。</p> <p>今回の広域での形成計画では、そうした各自自治体での取り組みを促す計画でもあります。現在、法制度に基づく人吉球磨10市町村広域での協議会や各市町村での協議会が設立されていますが、市町村単位の協議会では広域での形成計画と比べ、関係者の皆様とよりきめ細かな課題への対策を、実務的・効率的に、また継続的に協議していく場であると考えています。そのような協議を踏まえ、各市町村が、それぞれの地域に適した公共交通の基本方針を計画し、実行し、点検をし、そして、さらなる改善案を検討・実施していくことで、将来に渡り持続可能な交通網を形成できると考えております。国の制度上、計画の期間が5年程度とされていることも、刻々とかわる交通を取り巻く環境・課題へ対応するための対策の一つでございます。</p> <p>今回の広域での形成計画はこのような取り組みを進めていくための第一歩として考えていただければと存じます。来年度以降はこの広域での形成計画に基づく実施計画を策定することとしておりますので、ご意見いただきましたように現場のドライバーの方のご意見も踏まえながら検討していきたいと存じます。</p> <p>なお、公共交通の利用者以外の方々、様々な理由により公共交通を利用できない方もいらっしゃると思われまします。そういった方々にもご賛同いただくことで、地域公共交通を維持するための財源等の確保に対してご理解いただけるものと考えております。</p>

※ご意見は、ほぼ原文のまま掲載しております。

市町村：水上村 ※回収は人吉市

No.	ご意見	回 答
7-2	<p>各地域で集められた現場の声を、各市町村や交通機関の運営会社が、お互いに情報を交換し公開しあうことを継続していく中で、利用者も市町村、交通機関の関係者も、導き出さなければいけない対策が、自分の立場だけの良し悪しや損得だけでは考えてはいけない、ということが理解できると思う。また、同じ路線でつながっている関係の深い地域であり、全体的な問題として捉えなければならないということがわかってくるのではないか。</p> <p>いくつか対策を実行しても、良い成果が得られるものや、別の問題が浮上してくるものもある。明確な答えをすぐに出せない問題だからこそ、現場を見て現場の声を聞いて、議論を重ねるという一連の作業を継続していただきたい。そのために、窓口となる関係者も短期間で配置換えや異動することなく、同じ方々が携わり、率直な意見交換ができる信頼関係、人間関係を築いていくことも必要だ。</p> <p>地道な作業を続けていく先に、誰もが100パーセント満足ということができなくても、工夫と努力を併せ持ちながら、少しずつ、少しでも早く、公共交通機関を今よりも気持ちよく利用、運営できる環境に近づけられたらと思う。</p> <p>私の住む水上村でも、この間について先月会議が開かれた。ところが、出席者の中で、日ごろバスなどの公共交通機関を利用しているのは、利用者代表として呼ばれた私ともうひとりの女性ふたりだけだった。村長をはじめ、地元の各会の代表者、交通機関の運営会社の代表者など、ほかの参加者全員が車生活者だったのだ。このようなメンバーで議論する意味があるのか、正直とても疑問がわき、また残念にも思った。村では、第一回のアンケート調査を数年前に実施しているが、その後3年もの間、何の会も開かれておらず、そのまま放置されていた、と担当者から聞いた。利用者にしてみれば、バスや鉄道は自分の足であり、今日、明日という目の前の切実な問題だ。にもかかわらず、高校一年生が卒業して県外の大学に進学とでもなれば、利用しなくなる公共交通機関の問題はどうでもよくなってしまっている人がいる、という長い時間を何もせずこいたとは無責任ではないのか。公共交通機関がどうであれ、痛みを感じない者が、現場ではなく、机上だけで論しているとしか言いようがない。</p> <p>始めに『アンケート調査は意味をなさない』と言ったが、アンケートを作成実施する方々が、先に述べたように、自ら利用者の一人として、公共交通機関の現状を体験し、自分の目で見て聞いて感じた者であれば、アンケートの中身も実態のある吟味されたものになり、利用者の声を引き出すものになるのではないかと期待できる。</p> <p>利用者や住民、ドライバーは勇気をもって声をあげ、運営会社や市町村は現場に足を運び、その声に真摯に耳を傾けながら、コミュニケーションを重ね、互いの信頼関係を築いていかなければならないと思う。そして、起こっている問題にたくさんの引き出しをもって、柔軟に、かつ臨機応変な対応ができる運営会社や市町村であってほしい。</p> <p>利用者、住民の方からの今回のこの意見書が、放置されることなく、『生きた意見』として、対策に広く反映されることを希望する。</p> <p>以上 いつも私たち母娘に温かい声をかけてくださる産交バスのすべてのドライバーの皆様、心から感謝申し上げます。 (水上村 女性)</p>	

※ご意見は、ほぼ原文のまま掲載しております。

No.	ご意見	回答
8-1	<p>【1. 計画内容の全体的な印象について】 「利用者数の減少という量的な面での傾向」は今後も不可避という前提に立って、それに歯止めをかけようという姿勢のもとに事業経営の健全な成立を図ろうとすれば、施策メニュー及びそれに対応した評価指標がこのような形にまとめられていくことは理解できます。ただし、人口等社会動向の量的縮退傾向が続けば、計画期間満了後(6年後)に再び組み立てられるであろう計画の中身はいったいどのようなものになるのか、いずれはどの路線も廃止に向かうしかないのではないか、という不安を禁じえません。</p> <p>【2. 公共交通の基本的な存在価値について】 活性化協議会議事録によれば、鳥越委員が「公共交通が充実している地域をつくる」という姿勢の重要性を語っておられますが、これに、福山委員や橋本委員の発言を重ね合わせてみると、公共交通には利便性とは別次元での存在価値や力があることに改めて着目する必要があるように思われます。それは次のようなことです。</p> <p>1. 「安全性」:ドライバーがプロであること、これは、高齢社会にあって、また、車の運転ができない人や子どもにとって最も信頼に値する価値と考えられます。災害時における価値については言うまでもありません。</p> <p>2. 「定時性」:発着時間が正確であること、これは、生活や仕事のリズムを整え、時間が細切れになりがちで忙しさが増す現代社会にあって、時間の上手な使い方につながる価値といえます。(なお、公共交通機関の稼働時間(運行時間)が限定的なのに対して自家用車が24時間制限なし、という基本的な違いについては、相互補完関係として捉えることが適切と考えられます。)</p> <p>3. 「市街地・集落および産業立地の再編を促す力」:人の移動と物資の移動手段として整備されてきた鉄道・バスは、歴史的にみると駅及び沿線に人口や産業の移動を促してきましたが、これからは集落再編や日常生活圏内に産業連関を回復させていく力としての価値をもつことになると考えられます。このことは、定住自立生活圏を目指す人吉球磨地域にとって特に大切な視点ではないでしょうか。具体的には、鉄軌道を基軸(本流)とし、その駅を結節点としてバス路線(支流)網をめぐらすという構成へと移行していくことが有効と考えられます。</p> <p>4. 「移動時間及び移動空間の快適性」:高速通信手段が普及した今日では、移動時間の短縮は最重要課題ではありません。公共交通機関(車両内の空間)には自家用車と比較してゆとりがあり、ビジネス面でも空間としての利用価値は高いと言えるでしょう。また、観光で人吉球磨を訪れる人たちに対しては、車窓からの風景を楽しみながら飲食するゆったりとした時間をもていただくことが、この地を訪れた満足度を高めることにつながるでしょう。</p> <p>5. 「人及び貨物・荷物の大量輸送性」:これは本来「他の手段と比較して低料金であること」につながるものです。しかし、代替交通手段が次々に登場し選択肢が増えてしまった今日にあっては、残念ながら必ずしもそうとは言えない状況にあります。料金的な意味で他の手段との競合関係にあるとすれば、本来の価値である「大量輸送性」に再度着目し、くまがわ鉄道も路線バスも、駅やバス停を物流の結節点と捉え、人だけでなくモノも輸送する形に移行していくことが考えられます。これは、3. の市街地・集落および産業立地の再編成ともつながっていくと思われれます。中長期的には、公共交通網による抜本的な「自立性の高い地域構造再編」を目指すという意気込みが大切と思われれます。</p>	<p>【1. 計画内容の全体的な印象について】 現在の計画では、将来に渡り持続可能な公共交通網の形成を目指しております。これは6年後以降も変わらぬ目的であると存じますが、利用者数やニーズに応じてその対応策は変更していかなければなりませんので、公共交通としての対策からより福祉施策的な要素が強まっていく場合もあり得ます。</p> <p>【2. 公共交通の基本的な存在価値について】 「安全性」、「定時性」の確保は公共交通として最も基本的な項目でございます。3. 4. については、路線バスやくま川鉄道を地域の背骨である幹線と見立て、それに各市町村の支線を結節させていく方針としておりますので、平成28年度以降は幹線の実施計画と並行して市町村の地域内支線を検討していくこととしております。また、公共交通の持続可能性を高める施策として、「まちづくり」と「観光施策」との連携が必要とされておりますので、これらのことについても検討が必要と考えております。5. につきましては、本地域ではございませんが、宮崎県での事例も出てきているところでございまして、今後検討していくべき課題と思われれます。6. 7. につきましても、公共交通がそれ以上の意味合いをもっている場合もあると認識しております。</p>

※ご意見は、ほぼ原文のまま掲載しております。

市町村：水上村 ※回収は人吉市

No.	ご意見	回答
8-2	<p>6.「地域のまとまりやつながりを感じさせ創り出す力」:情報通信手段のモバイル化と物流のボーダレス化によって「自分と自分が今いる場所との関係」が希薄化する時代状況の中にあって、「複数の多様な人たちが車両という一つの閉鎖的空間の中に同時滞在すること」、また「乗り継ぎ・乗り換えとそのための待ち時間があること」は、「自分が帰属している地域と自分の関係」、あるいは「自分が帰属する地域の個性」について考える機会を与えてくれる*という意味で、現代的な価値があると思われます。 *市房登山口から降りてくる場合には、湯前、人吉、渡、坂本、八代がこのことを強く感じさせます。</p> <p>7.「地域活力の動く目印」:概して見れば、人吉球磨の公共交通網は、球磨川の流れに沿って形づくられています。それは川に沿って集落・市街地が形成されてきたために当然のことですが、利用者数の減少が著しいために廃止も含めて縮退が検討される路線は、概ね川の上流部の支流にあたり、当該集落存亡の危機を予期させているかのようです。公共交通機関が走る姿はその地域の“血の巡り”にも似ており、視界から消してはならない価値を持つように思えます。</p> <p>以上1～7は、その価値や意義の定量的把握が難しいため、計画の対象となりにくいものだと思いますが、今回盛り込まれている諸施策が、このような視点からも評価されていくことを期待しております。</p> <p>(水上村 男性)</p>	

※ご意見は、ほぼ原文のまま掲載しております。

市町村：相良村 ※回収は人吉市

No.	ご意見	回答
9	<p>計画される前に、まず皆さん、くまがわ鉄道や路線バスに乗って欲しいと思います。一家に1台から1人に1台になるほどの車社会です。車を運転できる人、又、車を運転できる人がいる家庭はどこへでも車で行くことができます。</p> <p>しかし、だれも運転できない人には公共交通が必要です。熊本市内、福岡市内のように5～10分間隔でなくてもいいのです。バスに乗られる方は待ち時間も工夫されていて、時間を有効に使われています。車を運転している人の話を聞くのではなく、鉄道やバスを利用されている人の声を聞いてください。初対面で意見を言われる人はいません。又、プライドがありますから泣きごとは言われません。そういうところを配慮してほしいと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院に行くときは送ってもらえるけど帰りはバスで帰らんと... ・近所の人に毎回頼むわけにはいかない... などなど <p>それから、くま川鉄道、路線バス、乗り合いタクシー、タクシーをもっと上手に使うって人吉球磨の公共交通は、熊本市内とかかわらないと言えるような、高齢になっても不便を感じない公共交通網ができたらいいなと私は思います。市町村にはたくさん知恵を出して欲しいと思います。</p> <p>(相良村 女性)</p>	<p>今回の計画策定に関しては、様々なアンケート調査を実施しております。一般的な世帯はもちろん、公共交通の主な利用者である高齢者の方を対象としたアンケート、さらに、路線バス等へ乗り込み、現在の公共交通利用者への聞き取り調査も実施しております。</p> <p>平成28年度以降は、各市町村にてより地域住民に密着した地域内の交通について検討していきますので、ご指摘のことを踏まえ利用者意見の把握に努めていきたいと考えております。</p> <p>なお、公共交通の利用者以外の方々、様々な理由により公共交通を利用できない方もいらっしゃると思いますが、そういった方々にもご賛同いただくことで、地域公共交通を維持するための財源等の確保に対してご理解いただけるものと考えております。</p>

※ご意見は、ほぼ原文のまま掲載しております。